



MARCHIVUM

MANNHEIMS ARCHIV
HAUS DER STADTGESCHICHTE
UND ERINNERUNG



MARCHIVUM Druckschriften digital

General-Anzeiger der Stadt Mannheim und Umgebung. 1886-1916 1913

513 (4.11.1913) Abendblatt

[urn:nbn:de:bsz:mh40-161964](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:mh40-161964)

sehr irren, zum ersten Mal, fiel, die weil es sich um den allereinsten höchst mühseligen Herrn Darden handelte, den Gezeiten ein, sich nicht weiter zu genieren, vielmehr, während er noch vor den Kissen stand, den Angeklagten und seinen Richtern, beide, der Aufmerksamkeit der höheren Stellen zu empfehlen. Seither ist, was man Anfangs doch nicht ganz ohne Sähen, von Haß und Leidenschaft fortgerissen, geübt hatte, uns geradezu zur liebsten alltäglichen Gewohnheit geworden. Einmal den Buchmachern auf den Hauptplätzen verglichbar, etablieren sich in den Zeitungen Hunderte von wilden Tribunalen, die in allen eintägigen sensationellen Fällen Verhandlung und Teilnahme durch sämtliche Stadien des Prozesses verfolgen und ohne Kenntnis der Akten, zum Teil selbst ohne Kläger und Angeklagte je zu Gesicht bekommen zu haben, nur auf Grund von Schnippsen und Abweichungen, ihnen zweimal täglich das Urteil sprechen. Man braucht nicht zu befürchten, daß die Unparteilichkeit unserer Justiz auf die Weise gefährdet würde. Obgleich auch Richter und Geschworene Menschen sind und von ihrer Unmündigkeit und dem täglich auf sie eindringenden gedruckten Wort beeinflusbar bleiben. Die Blätter jedenfalls — und das gibt für die Bewertung dieses Tuns den Ausschlag — gehen bei ihrer Prozedur von solchen Absichten aus. Sie möchten das Urteil fortzuziehen, nach ehe es geschöpft ist, durch ihr Dreinreden und allerlei dreifachhabulstentstufte derjenigen Partei den Sieg zuschlagen, der sie ihn aus politischen Gründen wünschen. Noch nie ist dies unglücklichere Geschäft mit einem solchen Mangel an Scham und Zurückhaltung geübt worden, wie in diesen Tagen und man kann allgemein in erste Zweifel geraten, wer dabei die unparteilichere Rolle spielt: der „Vorwärts“, der mit einem schier alttestamentarischen Haß den öffentlichen Ankläger verkörpert und nicht müde wird, neues Verleumdungsmaterial heranzuschleppen, oder die Blätter, die sich mit flammenden Schwerten vor die Offener Firma stellen u. nicht übel Lust zeigen, jedweden zum Verbrecher zu humpeln, der in diese unheimlich bedenkliche unklare Angelegenheit Klarheit zu bringen bestrift ist. Auch darüber wird unbestimmter erst später, erst nach gefälltem Urteil sich sprechen lassen. Wer sich heute ernstlicher in diese Materie vertieft, möchte leicht des nämlichen Fehlers, dessen er die anderen zeugt, schuldig werden. Nur gegen eines ist doch schon jetzt mit allem Nachdruck Protest einzulegen: gegen den fabelhaften Mißbrauch, der hier offenbar wieder einmal mit dem Begriff der nationalen Interessen getrieben werden soll. Es gibt Blätter, die anscheinend also zu folgern Willens sind: es kann ja sein, daß die Firma Krupp wirklich der Sünde schuldig ist, daß sie (mit dem Gerichtsverfahren zu reden) neben den Taten, die ihr offen standen, auch noch andere benutzte. Dann hätte man doch, um der Wirkung auf das Ausland willen, alles mit dem Mantel christlicher Liebe zuzudecken. Wir haben immer die Empfindung, daß die Herrschaften, die am lautesten von der Wirkung auf das Ausland desklamieren, in ihrem Leben nicht viel weiter als bis nach Koblenz oder höchstens einmal von Mainz bis nach Koblenz kamen. Wer selber viel in fremden Ländern reiste, weiß, daß uns dort ganz andere Dinge schaden und noch schaden als eine spröde Nützlichkeit im Gerichtsverfahren, die auch vor den Mächtigen und Reichsten nicht halt macht. Die imponiert in jedem Fall, weil sie immer ein Zeichen von Kraft und Gehäuftheit ist. Und es scheint uns geradezu verwerflich, vorbandenen oder vermeintlichen Schäden dadurch zu begegnen, daß man die Waage tief über Augen und Ohren zieht und, indem man bis zur Schwachheit oft das Lied trällert: „Wir haben's ja so herrlich weit gebracht“, das Uebel täglich weiter greift. Vergleichen mag zur Not in Rußland angezeigt sein, wo, wenn man alle Kälteherde rückwärts ausräuchert, der Geruch davon die Gläubigen und die Gläubiger in Westeuropa leicht süchtig machen könnte. Wir

Deutschen haben, wenn schon auch in diesen Stücken manches leidet sich bei uns zum Schlimmeren wandelte, derlei noch nicht nötig. Das eben ist der Unterschied zwischen unvernünftigen und in ihrem Kern gesunden Völkern: das vernünftige muß die Augen zudrücken und findet darum aus dem fehlerhaften Fiksel der Korruption nur schwer oder gar nicht den Ausweg. Das gesunde aber dreunt das schwallende Uebel aus und schreitet dann ruhig und kolz zu neuer Arbeit. Sicher: wenn, was wir nicht wissen, die Firma Krupp als mitschuldig befunden werden müßte, wäre das ja in manchem Belang peinlich. Schimpflich aber — und das in jedem — wäre's, wenn in In- und Ausland sich die Meinung ausbreiten dürfte: an die ganz Großen reicht auch der Arm der preussisch-deutschen Justiz nicht heran; da zerfällt ihre der Speer in der Hand. . . .

Politische Uebersicht.

Handwerk und Heeresvermehrung.

Der Allgemeine Deutsche Gewerkschaftsverband schreibt: Wie mitgeteilt wird, ist die Militärverwaltung bereit, bei der Vergütung der Arbeiten, die die neue starke Heeresvermehrung mit sich bringt, auch die Handwerker so weit wie möglich zu berücksichtigen. Fast allen Zweigen des Handwerks wird dadurch Gelegenheit geboten, sich lohnende Beschäftigung zu sichern. Die Heeresverwaltung ist aber nicht in der Lage, mit Tausenden einzelner Handwerker Lieferungsverträge abzuschließen, sie kann selbstverständlich nur mit wenigen Unternehmern in Verbindung treten. Die Handwerker müssen sich daher zu Genossenschaften zusammenschließen, und zwar kommen vornehmlich Substitutionsgenossenschaften in Betracht. Leider fehlt es aber fast noch völlig an solchen Genossenschaften, trotzdem es die gewerkschaftlichen Verbände an Aufklärungsarbeit nicht fehlen lassen. Für das Handwerk ist eine gewisse so bald nicht wiederkehrende Gelegenheit zur Betätigung geboten. Es ist aber die höchste Zeit, daß sich das Handwerk rüftet, den gestellten Anforderungen zu entsprechen.

Zur mecklenburgischen Verfassungsfrage.

Es mußte auffallen, daß nach der erneuten Ablehnung der Verfassungsvorlage durch die mecklenburgischen Stände die beiden Großherzöge so rasch erklärten, ihre Drohung mit der Aufhebung einer Verfassung nun doch nicht wahr machen zu wollen. Ueber die politischen und staatsrechtlichen Erwägungen, die zu diesem Meinungswechsel geführt haben, erfahren Berliner Blätter von genau unterrichteter Seite folgendes: In beiden Großherzogtümern besteht das sogenannte, aus alten lehnrechtlichen Auffassungen entstammende, Mannenrecht der Landesherren. Dieses Mannenrecht verleiht den Großherzögen absolute Gewalt auf allen Gebieten, mit Ausnahme derjenigen, auf welchen sie nicht durch ausdrückliche Verträge mit den Ständen beschränkt sind. Die mecklenburgischen Regierungen sowohl wie auch die Stände haben Gutachten von Staatsrechtlichern (Lohnd, v. Stengel u. a. m.) über die Anwendung des Mannenrechts auf die Verfassung eingeholt, und diese Gutachten lauten übereinstimmend dahin, daß dem Gedanken, Mecklenburg eine Verfassung im Wege der Aufhebung zu geben, erhebliche staatsrechtliche Bedenken gegenüberstehen. In einem Teil der Gutachten wurde auch zum Ausdruck gebracht, daß starke Zweifel über die Anwendbarkeit des Mannenrechts überhaupt bestehen, da dieses absolute Fürsten-

recht durch die Reichsverfassung, die auch für Mecklenburg ohne Einschränkung Anwendung findet, beseitigt erscheint. Die Frage der mecklenburgischen Verfassung hat auch den Gegenstand eines Meinungsaustausches zwischen der Reichsleitung und der mecklenburgischen Regierung gebildet. Das Ergebnis dieses Meinungsaustausches war das, daß die Reichsleitung keine Geneigtheit zeigte, die mecklenburgische Verfassungsfrage durch die Reichsinstanzen lösen zu lassen. Der Gehandlung der maßgebenden Stellen ist dabei folgendes: Wenn eine Verfassung ausgearbeitet würde, so stünde nach der Reichsverfassung den Ständen das Recht zu, über die Rechtsgültigkeit des neuen Verfassungsgesetzes die Entscheidung des Bundesrats anzurufen. Der Bundesrat wäre gezwungen, falls eine gültige Einigung nicht gelänge, ein Gutachten eines Reichsjustizministers einzufordern und demgemäß seine Entscheidung zu treffen. Würde das Gutachten eine Verweigerung feststellen, so bliebe dem Bundesrat kein anderer Weg, als der der Reichsgerichtsbarkeit, d. h. Bundesrat und Reichstag müßten sich über einen Verfassungsentwurf für Mecklenburg einigen. Bei der heutigen Zusammensetzung des Reichstags wäre nun die Möglichkeit gegeben, daß ein Verfassungsentwurf zustandekäme, das die mecklenburgischen Regierungen ablehnen müßten, da es nicht an geschichtliche Entwicklungen anknüpfte, sondern auf demokratischer Grundlage aufgebaut wäre. Auf diese Weise würden die Schwierigkeiten ins Ungemessene vermehrt werden. Man ist daher von dem Gedanken, das Reich mit hineinzuziehen, vollständig abgekommen.

Im November tritt in Sternberg ein neuer Landtag beider Großherzogtümer zusammen, dessen wichtigste Aufgabe es ist, Mittel zu finden, die finanziellen Schwierigkeiten von Mecklenburg-Schwerin zu beseitigen. Diese Frage hat ursprünglich den Anlaß gegeben, das Verfassungsgesetz in Angriff zu nehmen. Die Stände werden nun versuchen müssen, im Rahmen der bestehenden Zustände die Schweriner Finanzen in Ordnung zu bringen. Vorher kann die Einführung einer Verfassung für eine Reihe von Jahren als erledigt angesehen werden. In mecklenburgischen Regierungskreisen zweifelt man aber nicht, daß in absehbarer Zeit die Verfassungsfrage wieder aufleben wird, da sich die finanziellen Schwierigkeiten auf die Dauer nicht unterdrücken lassen. Dieser Umstand und das Verschwinden bestimmter älterer Persönlichkeiten aus beiden Ständen, die als heftige Verfassungsgegner gelten, dürfte in einigen Jahren eine Lage schaffen, die einer Verfassungseinführung wesentlich günstiger ist.

Das alte Prinzip kunstgewerblicher Sammlungen: möglichst viel Stückerstellung zu geben, um zu den Objekten den Rahmen entsprechenden Zeils möglichst naturgetreu zu schaffen, ist hier verlassen. Nur was allein als Raum wirken sollte: ein gefälliges Renaissanzimmer und eine einfache Schweizer Bauernstube aus dem 17. Jahrhundert wickelt als Ganzes. Für alles andere ist im Raum der Charakter des Stils nur angedeutet. Stoffbehangung, Teppichbelag stimmen mit dem Ausgestellten zusammen; die Stühle passen sich dem Charakter der Stühle und der Gesamtstimmung an: Die Stühle haben sich von grünem Grunde abgoldgelb in der Raum für die Keramik; dunkelblaue Wandbehangung und schwarze Stühle dienen dem Edelmetall, in hellem Grau gehalten ist der Raum für die Medaillen. Auch die historisch geordneten Säle begnügen sich mit einfacher Charakterisierung. Einfaches Weiß ist der Hintergrund für die gotischen Säle. Rote Behangung bringt den Weißlichen des italienischen Kunsthandwerks der Renaissance die leuchtende, warme, fette Farbe prägnante Ausstellung den monumentalen Charakter, den sie braucht. Derber, mächtiger wirkt durch Eisenstrahlen und blaugrauen Ton die deutsche Renaissance; in hellen Tönen und weichen Stoffen der Rokokoal — es ist, als hätte dieser Raum wie unruhige Mozartsche Kunst nach der monumentalen Breite des Barockstil.

Deutsches Reich.

Eine Abänderung der Reichsversicherungsordnung durch ein Notgesetz wird mit einer Beitritt beim Reichstag und Bundesrat nachgeschickt. Der Verband der Bureauangestellten mit namens der ihm angeschlossenen 1000 Krankenkassenangehörigen in letzter Stunde auf diesem Wege erreichen, daß die Schädigung dieser Angehörigen durch die organisatorischen Änderungen der Krankenversicherung abgewendet wird. Am 31. Dezember 1913 werden infolge der Reichsversicherungsordnung zahlreiche Ortskrankenkassen geschlossen. Dadurch werden allein nach einer Feststellung dieses Verbandes bei 27 zu schließenden Ortskrankenkassen 883 Angehörige hinfällig. Denn obwohl die neue Kassenliste die Mitglieder und das Vermögen der geschlossenen Kasse übernimmt und obwohl dort entsprechend mehr Arbeitskräfte gebraucht werden, haben die Kassenangehörigen kein Recht auf Weiterbeschäftigung bei der neuen Kasse. Auch die Bezüge pensionierter Angehöriger, der Witwen und Waisen sind nach dieser Rechtslage gefährdet. Weil nach Ansicht des Verbandes der Bureauangestellten eine sachliche Notwendigkeit für die Anwendung dieser Bestimmungen auf die jeh-

gen Vorgänge nicht besteht, schlägt er in der Beitritt ein Notgesetz vor, das die Weiterbeschäftigung der jetzt durch die Kassenstillsetzungen gefährdeten Angehörigen bei den neuen Kassen und die Weiterzahlung der Renten an Invalide, Witwen und Waisen von Kassenangehörigen sichert.

Verweigerung der Bekätigung für einen sozialdemokratischen Bürgermeister. Dresden, 3. Nov. In Neustadt im Erzgebirge war vor einiger Zeit von dem gänzlich sozialdemokratischen Stadtverordnetenkollegium der Stadtrat Zimmerthal zum stellvertretenden Bürgermeister gewählt, aber nicht bekätigt worden. Eine Beschwerde an das Ministerium blieb erfolglos. Darauf wählten die Sozialdemokraten wiederum einen Parteigenossen, den Stadtrat Zander, zum stellvertretenden Bürgermeister, aber auch dieser ist soeben vom Reichshauptmann in Baidau nicht bekätigt worden.

Aus Stadt und Land.

Wie die Fadspreß unsere Tiefdruckarbeiten beurteilt.

Die Dr. S. Haas'sche Buchdruckerei G. m. b. H. hatte an einige Fachzeitschriften der graphischen Branche Musterkollektionen der in ihrer Tiefdruckanstalt (Notations- und Stichpreß-Apparatur) hergestellten Druckarbeiten zur Prüfung geschickt. Das über diese Musterkollektionen gefällte Urteil ist ein sehr günstiges. Bis jetzt liegen zwei Beurteilungen vor.

Die „Zeitschrift für Deutschlands Buchdrucker und verwandte Gewerbe“, das offizielle Organ des Deutschen Buchdruckervereins (Prinzipals-Organisation), schreibt:

Von der Firma Dr. S. Haas'sche Buchdruckerei G. m. b. H. in Mannheim gingen uns eine größere Zahl Tiefdrucke nach dem Merz'schen Verfahren zu, die ebenso für die ausführende Firma wie für die vielen Verwendungsmöglichkeiten des genannten Druckverfahrens sprechen. Es finden sich unter diesen Mustern nicht nur gute künstlerische Vordrucke und ebensolche Illustrationen für Zeitschriften, Bücher, Kataloge, Postkarten usw., sondern auch Merkantilarbeiten aller Art, denen die angebrachten Tiefdruck-Illustrationen sowohl zum Schmuck gereichen, als zu großer Wirksamkeit verhelfen. Wir erwähnen hiervon ein hübsches Handwerkerzeugnis, Prospekte, Briefbogen, Briefkarten, Einladungskarten, Geschäftsbriefe, Reklamematerial, Reklamemarken und viele andere. Die Ausführung der Drucke erfolgte in verschiedenen Tönen, mit und ohne Schraffur und die Wirkung ist bei allen eine ausgezeichnete.

Die „Buchdruckerwoche“ gibt folgenden Urteil ab:

Wie in der „Chronik“ unserer Nr. 84 berichtet, ist der Dr. Haas'schen Buchdruckerei G. m. b. H. in Mannheim nunmehr eine besondere Abteilung für Schnellpreß-Tiefdruck angegliedert worden, von deren hervorragender Leistungsfähigkeit uns vorliegende Muster mit zahlreichen Ausdrucken Zeugnis ablegt. Wer die Anwendbarkeit des Merz'schen Tiefdrucks auf bestimmte Gebiete beschränkt glaubt, wird bei der Betrachtung dieser verschiedenartigen Druckmuster seine Meinung ändern müssen. So sind Prospekte mit gleicher Ebene lebender Illustration, Schrift und genau liegenden Linien, Abbildungen zu Briefkarten, die den reproduzierten Gegenstand minutös abbilden, Karten und Fabrikmarken, vollständige Bild- und schriftmäßige Plakate, Kunstblätter nach gezeichneten und gemalten Originalen, Landschafts-, Szenenbilder und Fabrikansichten großen und kleinen Formats, ferner mannigfache Reklamearbeiten mit Regativellen oder von tieferer Schrift, ferner Porträts, für die sich der Kupferdruck als Bildgeber nicht weniger gut eignet. Verschiedenartige Papiere geben die Grundfarben, Karton, weiche und dünne sowie satinierte Qualitäten mit gleich deutlichen, in Werten und Tönen erwidertem Resultat.

libert —, und man hatte nicht mehr die Erlaubnis seinen Blick während des ganzen Abends zu verlassen. Balam war einen unterhaltenden Nachbar, dann ging es noch; aber im entzogenen Hofe hatte man kein Mittel, sich seinem Geduld zu erziehen. Ich erinnere mich, daß die Prinzessin Friedrichs dort, die ein erstaunliches Talent für Karikaturen hatte, die Gäste auf die Hinterseite ihres Programms zeichnete, ihre gelangweilten und verdrießlichen Mienen karikiert. Das Konzert dauerte etwa zwei Stunden; dann leidierte man ein Souper an denselben Tischen, um die man während des Konzertes gesessen hatte. Sie waren mit einfachen, raffinierten Decken belegt, in deren Mitte Kreise der schönsten Blumen standen. Die Lokalen brachten Teller und Kuberts, und man sah an diesen Decken ohne Licht. Das Menü war immer das gleiche: kleine Pasteten, kalter Schinken, Ritterschokolade oder etwas später verabschiedete man sich, und am nächsten Donnerstag hing es wieder von vorne an.

Die Neuordnung des Frankfurter Kunstgewerbemuseums

Die letzten Jahre haben das Gefühl für Ausstellungsrichtigkeit allgemein vertieft und die Möglichkeiten, Kunstschätze der Vergangenheit und Gegenwart zur allgemeinen Wirkung zu bringen, unendlich bereichert. Nicht mehr in den Ausstellungen möglichst vie-

ler Gegenstände sieht man das Heil. Im Gegenteil: mit wenigem Auserlesenen zu wirken ist erstes Bestreben; es gut zur Geltung zu bringen und die Werte des Vergangenen wie des Gegenwärtigen zur lebendigen Wirkung zu bringen, leztes Bemühen. Biel ist daran schon erreicht. Große Museen — wie das Kaiser Friedrich-Museum in Berlin — und kleinere sind dafür schon jetzt musterhaft zu nennen. In diesen kleineren gehört voran ein kleines Museum in unserer Nachbarstadt: das Kunstgewerbemuseum der Stadt Frankfurt, das zu den veresprienen Museen gehört. Wessenden Frankfurt ist es meist nicht einmal durch seinen Namen bekannt) und jetzt den Hinweis besonders lobnen könnte, weil es nach der geschichtlichen Seite eine Ergänzung der didaktischen Ausstellung „Out und Hofe“ sein kann. Es nimmt das Obergeschoss des Hauses der Volkstechnischen Gesellschaft mit 18 Räumen ein. Wenn man hinzunügt, daß den Besucher die Medaillen empfangen; daß er von da nach der rechten Seite zu den Textilien, Spitzen und Stickerien, dem Schmiedeweisen, der Majolika und Keramik; nach der linken in historischer Reihenfolge von der Gotik über die italienische zur deutschen Renaissance und von da zum Rokoko schreitet, ist nur das Kennerische gesagt. Nicht minder, wenn man hinzunügt, daß die Objekte der Sammlung erlebten Wertes und von jenseitiger Reichhaltigkeit und Vollständigkeit sind. Die Bedeutung der Sammlung liegt in ihrer inneren Ordnung und gegenseitigen Beziehung, in der Einrichtung der Säle und ihrer Zusammenstimmung mit den Gegenständen, die sie bergen.

Das alte Prinzip kunstgewerblicher Sammlungen: möglichst viel Stückerstellung zu geben, um zu den Objekten den Rahmen entsprechenden Zeils möglichst naturgetreu zu schaffen, ist hier verlassen. Nur was allein als Raum wirken sollte: ein gefälliges Renaissanzimmer und eine einfache Schweizer Bauernstube aus dem 17. Jahrhundert wickelt als Ganzes. Für alles andere ist im Raum der Charakter des Stils nur angedeutet. Stoffbehangung, Teppichbelag stimmen mit dem Ausgestellten zusammen; die Stühle passen sich dem Charakter der Stühle und der Gesamtstimmung an: Die Stühle haben sich von grünem Grunde abgoldgelb in der Raum für die Keramik; dunkelblaue Wandbehangung und schwarze Stühle dienen dem Edelmetall, in hellem Grau gehalten ist der Raum für die Medaillen. Auch die historisch geordneten Säle begnügen sich mit einfacher Charakterisierung. Einfaches Weiß ist der Hintergrund für die gotischen Säle. Rote Behangung bringt den Weißlichen des italienischen Kunsthandwerks der Renaissance die leuchtende, warme, fette Farbe prägnante Ausstellung den monumentalen Charakter, den sie braucht. Derber, mächtiger wirkt durch Eisenstrahlen und blaugrauen Ton die deutsche Renaissance; in hellen Tönen und weichen Stoffen der Rokokoal — es ist, als hätte dieser Raum wie unruhige Mozartsche Kunst nach der monumentalen Breite des Barockstil.

Man nimmt das Bewußtsein mit fort: daß nur so der so oft so gefühlte und auch in Wahrheit tote Museumsbesuch Leben gewinnen könne und unversehrt sich eintrage; daß nur so aus der Vergangenheit lebendige Gegenwart werden, historische Erkenntnisse mit lebendigem Gehalt sich einen könne. Und man hat — in der Erinnerung an Mannheim — nur den einen Wunsch, wir möchten ähnliches auch in unserer Stadt bekommen. Nach denselben Grundgedanken ließe sich wohl schon jetzt aus den Beständen des Altertumsvereins ein ähnliches Ganze wenigstens für die in Mannheims Entwicklung bedeutungsvollere Epochen schaffen: ein Ganzes, dem der historische Grundgedanke so wenig genommen zu werden brauchte, als er dem Frankfurter Museum fehlt, ein Ganzes, das die historischen Erkenntnisse gleich zur lebendigen Gegenwart macht und so durch gefühlsmäßig durchdringen läßt, was jetzt nur an den Intellekt sich wendet, auch wo es durch sich selbst Anspruch darauf macht, zuerst durch das Gefühl aufgenommen und festgehalten zu werden.

Kunst, Wissenschaft u. Leben.

Sängertrupp Mannheim. Der vorwärtsstrebende Verein hat für sein Herbst-Konzert, das am 9. November, nachmittags 7½ Uhr, im Musiksaal des Hofgartens stattfindet, nach dem uns vorliegenden Programm viel Sorgfalt verwendet. Zum Vortritt kommen Chöre von Bachner, Hegar, Krensch, Wendel und Reinberger. Zu dem Großkonzertchor von Bachner „Humne an die Russen“ hat der Dirigent des Vereins, Herr Kapellmeister Rob-

Einweihung des Verwaltungsgebäudes des preuß. Rheinschiffahrts-Konzerns.

Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft, Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft und Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft.

Unter Teilnahme hervorragender Vertreter der gesamten Rheinschiffahrt wurde heute die Einweihung des am Mühlauhausen errichteten Verwaltungsgebäudes der zum preussischen Rheinschiffahrtskonzern zusammengeschlossenen Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft, Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft und Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft vollzogen. Vor der Hauptfront des schaulich Gebäudes, das der ganzen Hafengegend in seiner vornehm einfachen Architektur zu höchsten Grade gerichtet, grüßten durch Grotten verbundenen Flagenmatten, an denen deutsche, badische und preussische Fahnen flatterten, die Festteilnehmer. Es müßten etwa 150 Personen gewesen sein, die sich in dem im zweiten Stock gelegenen Sitzungssaal zum

Beizehn

versammelten. Der Saal war geschmückt mit den von einem Vorberaterangenen ungedeckten Platten des Kaisers und Großherzogs. Die preussische Regierung ließ sich durch den Minister für Handel und Gewerbe, Erz. v. Sydow, die badische Regierung durch den Minister des Innern, Erz. Dr. von und zu Bodman und Finanzminister Erz. Dr. Rheinboldt vertreten. Ferner waren zugegen der Oberpräsident der Rheinprovinz, Staatsminister Erz. Für. von Rheinbaben-Koblenz, Landesgerichtspräsident Dr. Wengler, Amtsvorstand des Reichsgerichtspräsident Dr. Clemm, Polizeidirektor Gräfer, Bürgermeister v. Hollander und Dr. Finterer und Handelskammerpräsident Kommerzienrat Engelhardt; ferner die Herren Martin Alstadt, Vorsitzender des Schlichtervereins der oberrheinischen Holzgroßhandlung, Aufsichtsratsmitglied Kommerzienrat Fritz Krümann, Geh. Kommerzienrat Dr. Baumert, Präsident der Handelskammer Mainz, Dr. Hirsch, Direktor des Hafen- und Industrieamtes Mannheim, Reichstagsabg. Ernst Baffermann, Vorsitzender des Paritätlich-Schiffahrts-Verbandes „Ius et Justitia“, Finanzrat Bender, Vorsitzender des Großh. Hauptkommissionen, Geograph Dr. West-Köln, Handelskammerpräsident Dr. Blaustein, Elias Blum, Vorsitzender des Vereins der Mannheimer Börse, Geh. Kommerzienrat Generalkonsul Dr. Brosjien, Vorsitzender der Mannheimer Effektenbörse, Geh. Oberbergrat Cleff-Verlin, Aufsichtsratsmitglied Otto Clemm, Direktor der Zellstoffabrik Waldport, Senatspräsident Dr. Crellschmar-Frankfurt a. M., Aufsichtsratsmitglied Kgl. Bergrat Czajka-Saarbrücken, Bankier Carl Th. Reichmann, Vorsitzender des Aufsichtsrates, Köln, Direktor Eberhard, Vorsitzender des Handelsvereins Heilbronn, Kommerzienrat F. Th. Frank, Direktor der Süddeutschen Diskontogesellschaft A.-G. Mannheim, Amtsinspektor Fritz, Vorstand des Großh. Güteramtes Mannheim, Aufsichtsratsmitglied K. A. Leopold Seifmar, Dr. Gerard, Syndikus des Verbandes der Zigarrenfabrikanten Mannheim, Amtsgerichtsdirektor Giesler, Prof. Dr. Glauser, Rektor der Handelshochschule Mannheim, Aufsichtsratsmitglied Kommerzienrat Hagen-Köln, von Haren-Romann, Direktor des Raanloze Benwafchap Blaauwhoeven, Amsterdam, Oberregierungsrat Max Herrmann-Karlstraße, Kgl. Bauamtmann Herr. Herold-Spener, Hg. Silber-

brand, Vorsitzender der Süddeutschen Mühlen-Vereinigung G. m. b. H., Herr. Hirsch, Vorsitzender des Vereins der Rehtabälhändler Mannheim, Regierungsbaumeister Friedrich Hoffmann, Generaldirektor Gottlieb Jäger, Vorsitzender des Rheider-Vereins Mannheim, Otto Janzohn, Vorsitzender des Vereins der Holzindustriellen u. Holzhändler, Aufsichtsratsmitglied Bankier S. Kahn-Frankfurt a. M., Aufsichtsratsmitglied Kgl. Bergwerksdirektor G. Kämpfe-Redlinghausen, Regierungsrat Dr. Edwin Koch-Karlstraße, Dr. Keiner, Syndikus des Arbeitgeberverbandes für die Hafengebiet Mannheim-Ludwigshafen, Aufsichtsratsmitglied Landtagsabg. C. Krupp, Direktor der Deutsch-Luxemburgischen Bergwerks- und Gütten-L.-G., Bodum, Rechtsanwalt Friedrich König, Direktor Emil Krüger, Vertreter des Verbandes für westdeutsche Industrieller, Frankenthal, Oberbaurat Carl Kupferschmid-Karlstraße, Aufsichtsratsmitglied Bankier Eduard Ladenburg, Aufsichtsratsmitglied Bankier Dr. Rich. Ladenburg, Aufsichtsratsmitglied Kommerzienrat Fritz Langen-Köln, Oberregierungsrat Landensberger, Mitglied der Großh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen, Dr. Mied, Syndikus des Verbandes süddeutscher Industrieller, Konsul Carl Michalski, Duisburg-Ruhrort, Geh. Kommerzienrat Dr. Neven-Dumont, Präsident der Handelskammer Köln, Bankdirektor O. Blicher, Generaldirektor Franz Ott und alle übrigen Direktoren des Konzerns, E. U. Raab, Direktor der Rhine- u. See-Transport-Company Ltd., London, Geh. Oberbergrat Otto Raiffelsen, stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrates, Redlinghausen, Carl Reuber, Vorsitzender des Verbandes der Metallindustriellen Mannheim, Albrecht Kub, Vorsitzender des Vereins Mannheim-Ludwigshafener Spediteure, Oberbauinspektor Sieber, Oberbergmeister Dr. Siegrist-Karlstraße, Dr. Schmitz, Syndikus des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrts-Interessen, Duisburg, Aufsichtsratsmitglied Landtagsabg. A. D. von Schnitzler-Köln, Architekt Schröder-Düsseldorf, Paul Stoller, Generalsekretär des Vereins der Industriellen des Regierungsbezirks Köln, Rheinstrombauinspektor Oberbaurat Stellens-Koblenz, Aufsichtsratsmitglied Kommerzienrat Joseph Stenz-Mainz, Kommerzienrat Gustav Stinnes, Vorsitzender des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrts-Interessen, Rülheim a. d. Ruhr, Aufsichtsratsmitglied Reeder Hugo Stinnes-Mülheim (Ruhr), Aufsichtsratsmitglied Kgl. Bergwerksdirektor Heinrich Tegeler-Redlinghausen, Oberberghauptmann Erz. von Velsen-Berlin, Oberbauinspektor Weiermüller-Ludwigshafen, Benno Weil, Direktor der Süddeutschen Diskontogesellschaft A.-G. Mannheim, Postdirektor Weiland, Max Wiener, Gehelrat im Ministerium des Innern, Karlstraße, Professor Dr. A. Wirminghaus, Syndikus der Handelskammer Köln, Finanzrat Gg. Zimmermann-Karlstraße, Aufsichtsratsmitglied von Zuccalmaglio, Direktor der Dresdner Bank, Filiale Mannheim. Weiter war noch eine Anzahl Direktoren und Prokuristen hiesiger und auswärtiger Schiffahrts- und kaufmännischer Unternehmungen und Kapitane anwesend. Gegen halb 1 Uhr begann der Fest mit folgender Ansprache des

Herren Generaldirektors Ott-Köln

Eure Exzellenzen!
Hochgeehrte Herren!

Im Namen des Aufsichtsrates und des Vorstandes der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft, der Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft und der Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft habe ich die Ehre, Ihnen in diesem meinem neuen Heim herzlichen Willkommengruß zu erwählen. Ich begrüße insbesondere die hohen Vertreter der Regierungen von Baden und Preußen, die Mitglieder der Generaldirektion der Großh. Badischen Staatseisenbahnen und der Großh. Badischen Zollverwaltung, die Vertreter der Städte, der Handelskammern und wirtschaftlichen Körperschaften von Mannheim, Karlstraße, Straßburg, Mainz und Köln. Nicht minder auch gilt mein Gruß den zahlreichen Freunden unserer Unternehmungen, die von nah und fern erschienen sind.

Mit unserem Grusse verbinden wir den Dank dafür, daß Sie unserer Einladung Folge leisteten; freundliche Genugthuung erfüllt uns im Hinblick auf die Anwesenheit einer so großen Zahl hervorragender Persönlichkeiten, die dadurch einen für uns ungemein wertvollen Beweis ihres Interesses für unsere Unternehmungen bekunden. Mancher von Ihnen stand vielleicht, als er unsere Einladung erhielt, unter dem Eindruck, daß zu dieser Feier hinreichender Anlaß nicht gegeben sei. Inzwischen ist Ihnen, gewissermaßen als nachträgliche Rechtfertigung unserer Festfreudigkeit, die Denkschrift zugegangen, welche wir im Zusammenhang mit der Vollendung dieses Verwaltungsgebäudes verfaßt haben. Sie werden beim Durchblättern daraus ersehen haben, daß wir der heutigen Feier eine über den Rahmen einer solchen Veranstaltung hinausgehenden Bedeutung beimessen. Durften wir doch mit dieser Einweihung zugleich auch die Gelegenheit ergreifen, jenes weit wichtigere Ereignis festlich zu begehen, dem die Feier ihre Entstehung verdankt, nämlich die Vereinigung unserer drei Gesellschaften zu dem Ihnen bekannten Wirtschaftskonglomerat, das man mit dem Worte „Konzern“ wohl am besten und umfassendsten bezeichnet.

Nun ist freilich eine Kapital-Association von etwa 13 Millionen Mark im modernen Wirtschaftsleben nichts ungewöhnlich großes und wenn man auch, wie es wohl häufig geschehen kann, diejenigen Summen, welche staatliche und kommunale Hafenverwaltungen auf unsere Veranlassung in Lagerhäusern und Werftanlagen investiert haben, hinzurechnet, wenn man ferner die infolge von Betriebserweiterungen bestehenden Verpflichtungen unserer Unternehmungen in die Rechnung einstellt, so ergibt sich zwar die immerhin ansehnliche Summe von über 21 Millionen Mark, allein die Riesen-Entwicklung der Montan-, der chemischen und Elektrizitäts-Industrie hat uns in Deutschland doch mit noch ganz anderen Summen zu rechnen gelehrt.

Betrachtet man die Rheinschiffahrt als Ganzes, so ist der auf unsere Betriebe entfallende Teil des Verkehrs von jährlich rund 2 1/2 Millionen Tonnen nur ein mäßiger Bruchteil. Ermägt man aber, daß diese unsere Verkehrsflotte zu einem sehr erheblichen Teile auf hochwertige Güter, d. h. den sogenannten Stückgutverkehr entfällt, so haben wir im westdeutschen Verkehrsverkehre doch wohl einigen Anspruch auf Beachtung. Ueber die Aufgaben hinaus, die unseren Gesellschaften als Einzelunternehmungen zugeteilt sind, galt unsere Arbeit aber auch dem Ziel, die wirtschaftliche Grundlage der Rheinschiffahrt zu verbessern und wir dürfen, wie immer man diese unsere Arbeit sonst auch bewerten mag, wohl sagen, daß wir dieses Ziel als ein großes volkswirtschaftliches, wahrhaft gemeinnütziges angesehen haben, unbeschadet des für jederlei geschäftliche Betätigung selbstverständlichen Eigen-Interesses.

Um was handelt es sich? Drei Rheinschiffahrts-Gesellschaften, die sich, jede auf ihre besondere Weise, aus bescheidenen Anfängen im Laufe der Jahre zu immerhin recht ansehnlichen Betrieben ihrer Art emporgearbeitet haben und die in lebhaftem, sich immer mehr verstärkendem, einander nutzlos schädigendem Wettbewerbe standen, sind in eine Betriebs- und Finanzgemeinschaft eingetreten, wobei ortsnahe Widerstände nicht ohne heftigen Kampf überwunden werden konnten.

Die Mannh. Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft wurde in ihrer ersten noch fast unzulänglichen Besetzung im Jahre 1842 gegründet und 1862 in die jetzige Form umgewandelt, in welcher sie den Schiffahrtsverkehr Mannheims auf seine jetzige Höhe hat emporbringen helfen, lange Zeit die bedeutendste Rhederei, dieses Fluges darstellend. Mit vier Schleppdampfern und 6 Köhnen beförderte sie von ihrer 2. Gründung im Jahre 1864 noch nicht 50 000 Tonnen, während 1912 ihre Verkehrsleistung mit 10 Schleppdampfern und 63 Köhnen und 850 000 Tonnen betrug. Bis 1901 reines Schleppschiffahrtsunternehmen, eröffnete die Gesellschaft in diesem Jahre auch den Lager- und Speditionsbetrieb. Sie nahm nacheinander 5 umfangreiche Werftanlagen in Mannheim und Ludwigshafen in Benutzung. Ihre Entwicklung während eines mehr als 70-jährigen Bestehens kennzeichnet rascher Fortschritt. Das werbende Kapital, das 1862 nur 300 000 Gulden betrug, wuchs bis 1902 auf 1,6 Millionen Mark Aktienkapital und 1 Million Mark Anleihe; eine Kapitalübernahme im Jahre 1912 brachte es auf 2,8 Millionen Mark.

Die Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft, 1865 als einfaches Petroleum-Lagergeschäft gegründet, wandelte sich 1872 in ein, alle Zweige des Lagergeschäftes umfassendes Unternehmen um. Sie erwarb sich 1876 zunächst ihre sogenannten alten Lagerhäuser am Mühlauhausen, 1883/84 das Getreide-Transportlager ebendort und erweiterte ihren Lagerhausbau 1885 durch den Ankauf des Speditionsgeschäftes der Firma Fr. Gruber. Hierdurch trat sie, nachdem schon 1876 der Stückgut-Sammelungsverkehr aufgenommen worden war, in die Speditionsbetriebe ein, ein Geschäftszweig, der 1901 durch Übernahme des Geschäftes der Mannh.-Rheinder Transport-Gesellschaft noch einen erheblichen Zuwachs erhielt.

Dem Speditionsbetriebe schloß sich 1887 die Aufnahme des Schiffahrtsbetriebes an, indem nach und nach 7 Frachtdampfer für den Güterdienst auf dem Mittelrhein in Betrieb gestellt wurden. 1887 trat ein eigener Schleppliniendienst von und nach den Seeflächen Rotterdam und Amsterdams hinzu. In wenigen Jahren wurde eine Flotte von 7 Schleppdampfern und 38 Schleppfähnen beschafft. Der Schiffahrtsverkehr der Gesellschaft wuchs von rund 80 000 Tonnen im Jahre 1896 auf rund 855 000 Tonnen im Jahre 1910 und überstieg damit an Bedeutung ihr ursprüngliches Lagergeschäft um ein beträchtliches. Aber auch dieses, wie das Speditionsgeschäft hat sich nicht weniger entwickelt, wovon beispielsweise der Betrieb von nicht weniger als 11 Spedlern und Hallen in Mannheim und Ludwigshafen Zeugnis ablegen. Das werbende Kapital der Gesellschaft betrug 1872: 300 000 Taler, seit 1902 beläuft es sich auf 4 Millionen Mark und zwar 2,4 Millionen Mark Aktienkapital, 1,6 Millionen Mark Anleihe.

Auch die Wege der Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft hat in Mannheim gefunden; als Badische Schrancken-Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft wurde sie hier im Jahre 1869 gegründet. Anfangs nur den Mittelrheinverkehr mittels Frachtdampfern umfassend, nahm die Gesellschaft 1888 nach vorausgegangener Verlegung ihres Wohnsitzes nach Köln den direkten Rheinschiffahrt auf, ebens die Schleppschiffahrt, allerdings vorläufig nur in geringem Umfange. 1901 erwarb sie 8 Güterdampfer der Antel-Rijn-Rain-Stoomboot Rv

in Amsterdam, 1905 ging das Geschäft der Mainzer Rhederei-Gesellschaft Thomas, Stens und van Meeteren mit zugehörigem Schiffspark in sie auf, desgleichen die Kölnische Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft; ihr Schiffspark wurde dadurch auf 17 Güterboote und Schleppdampfer und 53 Schleppfähnen gebracht. Ein Jahr darauf gründete sie die Rhein- und See-Speditions-Gesellschaft m. b. H., sie nahm weiterhin große Lagerhäuser in Straßburg und Köln in Betrieb und baute für ihren direkten Rheinschiffahrt zu den drei vorhandenen noch 4 neue Seedampfer. Ihre Verkehrsleistung beliefert sich 1912 auf rund 850 000 Tonnen, gegen rund 225 000 Tonnen im 1888. Das werbende Kapital betrug noch 1881 nicht mehr wie 300 000 Mark, 1885 900 000 Mark, seit 1902 3,5 Millionen Mark Aktienkapital und 2 Millionen Mark Anleihe, zusammen 5,5 Millionen Mark.

Der so gekennzeichneten kommerziellen und technischen Entwicklung der 3 Gesellschaften entsprachen, wie auch bei anderen Rheinschiffahrts-Gesellschaften in gleicher Lage, die Betriebsergebnisse von Ende der 1890er Jahre ab immer weniger. Namentlich gilt das von 1902 ab. So waren in dem Jahrzehnt 1902-1911 für die Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft 7, für die Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft 6, für die Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft 3 Jahre dividendelos. Kein Wunder, wenn man bedenkt, daß der wahrhaft rühmliche Wettbewerb auf dem Rheinschiffahrtsmarkt die Getreidefracht Rotterdam-Mannheim, welche für die Frachtbildung im Seehafen-Oberbeckenverkehr in der Regel die Grundlage bildet, von etwa 49 Bg. per 100 Bg. im Durchschnitt der Jahre 1885-1888 auf 38 Bg. per 100 Bg. im Durchschnitt der Jahre 1902-1912 herabgedrückt vermochte.

Der Zustand war unhaltbar und dringend war die Frage, wie ihn abgeholfen werden könne. Leider fanden die alsbald einschendenden Versuche zur Lösung dieser Frage bei den Beteiligten nicht dasjenige Verständnis, welches die Notlage hätte erwarten lassen sollen. Wohl war an grundsätzlicher Zustimmung kein Mangel, insofern, als man das Vorhandensein der Notlage anerkannte und zugab, daß der Einzelne ihr weidlos gegenüberstehe, also nur von einem Zusammengehen der Preisvereinbarungen ohne gleichzeitige organisatorische Maßregeln ward großen Teils eingesehen. Darüber hinaus aber war trotz des Schwergewichtes der Gründe auch nur im engeren und engsten Kreise Übereinstimmung nicht zu erzielen. Nur unter Anwendung von Mitteln, denen ein gewisser Zwang anhafte, konnte der Wille, nicht bei unfruchtbareren Erörterungen stehen zu bleiben, sich allmählich durchsetzen. Diese Mittel bestanden im Ankauf von Aktienmehrheiten und schufen natürlich einen latenten, zeitweilig sogar offenen Kriegszustand, der neben heftigen Auseinandersetzungen herab auch ganz erhebliche finanzielle Klüften für die Freunde des Vereinigungsgedankens mit sich brachte. In diesen schwierigen Zeitläuften haben uns verbündete Bankinstitute und sonstige Freunde treu zur Seite gestanden. Es ist Pflicht, Ihnen auch an dieser Stelle dafür den Dank auszusprechen.

Nur wer die Wechselfälle dieses nicht nur 7-, sondern 10- und 12-jährigen Krieges miterlebt hat, wird das Gefühl der Erleichterung nachempfinden können, mit dem wir heute das Zusammengehen unseres Konzerns festlich begehen. Dabei befeelt uns die Hoffnung auf eine Zukunft, die sowohl den in der Rheinschiffahrt arbeitenden Kapitalisten eine angemessene Rente, als auch den Verfrachtern das gesunde Fortbestehen eines von dem Schienenwege an Wohlfeilheit niemals zu erreichenden Beförderungsmittele gewährt. Nichtig verstanden sind ja die Lebensinteressen der Rheinschiffahrer und ihrer Familien, die sich mit dem Bestehen und Gedeihen der Rheinschiffahrtsbetriebe nicht nur als Nebenbedingung, sondern als Voraussetzung der Unternehmungen würden bald auflösende sein, ihre volkswirtschaftliche Aufgabe zu erfüllen und eine chronisch werdende Rheinschiffahrtskrise möchte leicht zu Rohstoffmangel führen, die auch in die Interessensphäre der auf die Rheinwasserstraße angewiesenen Wirtschaftskreise unheimlich einschneiden könnten.

Wie Sie aus der Ihnen überreichten Denkschrift schon entnehmen haben werden, ist die Gründung unseres Konzerns in den Jahren 1908-1912 vor sich gegangen. Unter den ihm angehörenden drei Gesellschaften ist durch Verträge eine Arbeitsteilung herbeigeführt worden, die den Betrieben ein sowohl billigeres wie wirksameres Arbeiten gestattet. Eine gleichzeitig durchgeführte, das gesamte Betriebsergebnis umfassende Finanzgemeinschaft schließt jedes dem Gemeinwohlzweck abträgliche Sonderinteresse aus.

Unser Konzern verfügt einschließlich der im Bau begriffenen Fahrzeuge über einen Schiffspark von 39 Schleppdampfern, 22 Güterdampfern, 143 Schleppfähnen und 7 Rheinschiffahrtsdampfern = zusammen 200 Fahrzeuge. An der Verjüngung und Ausgestaltung unserer Flotte wurde und wird unaußersächlich planmäßig gearbeitet, ohne daß uns der Ehrgeiz überhebt, unter allen Umständen die größte Unternehmung auf dem Rheinstrom sein zu wollen. Es darf vielmehr hervorgehoben werden, daß wir immer den Blick auf das große Ganze gerichtet und eine diesen abträgliche unwirtschaftliche Vermehrung der Rheinschiffahrt an unserem Teil vermieden haben.

Millionen trinken täglich



125
100
80
70
60
Pf.

Nachgehete Herren!
Wir hatten und weitergehende Ziele gestellt, als uns in Gestalt unserer derzeitigen Kongerns zu erreichen verdammt gewesen ist. Das Glück hat diese unsere weitergehende Bestrebungen nicht so weit begünstigt, um das größere, auch die Rheinischschiffahrt-Aktiengesellschaft, Handel und die Badische Aktiengesellschaft für Rheinischschiffahrt und Seetransport umfassende Programm zur Durchführung zu bringen, obwohl es an weitläufigen Verhandlungen zu diesem Zwecke nicht mangelte. Dagegen hat unsere Tätigkeit eine Wirkung ausgeübt, die nicht in unserer Absicht lag, nämlich die Zusammenfügung der genannten beiden Unternehmungen mit Hinzutritt der Speditionfirma E. Köpfer, zu einem zweiten Kongern, unter einer gewissen Mitwirkung der badischen Regierung. Es hat unsererseits nicht an Anstrengungen gefehlt, die darauf hinauszielten, diese Verschmelzung der Kräfte zu verhindern; Anstrengungen, denen man an nahgebender Stelle zunächst durchaus sympathisch gegenüberstand; daß sie dann doch mit der Gründung eines zweiten Kongerns beantwortet wurden, hat uns, es sei dies offen ausgesprochen, eine schmerzliche Enttäuschung bereitet.

Ein dritter Kongern ist in der allerneuesten Zeit ins Leben getreten, durch Anlehnung des bayerischen Staates an die um die Rheinischschiffahrt-Gesellschaft gruppierten Unternehmungen. Nach dem, was darüber verlautet, wird mit diesem Vorgange die Erhaltung des Umschlagsverkehrs am bayerischen Rhein, sowie die Aufrechterhaltung und Wehrung des Rheinverkehrs beabsichtigt. Diese neuen Gruppierungen bergen zweifellos Gefahren in sich für die Fortentwicklung der Rheinischschiffahrtverhältnisse in dem von uns angestrebten Sinne und wenn wir es daher auch lieber gesehen hätten, daß von vornherein der Weg zu einem Zusammengehen gefunden worden wäre, so wissen wir uns doch mit dem Tatkraft abzufinden und wir sind geneigt, ihre Bedeutung für die Rheinischschiffahrt überhaupt als weitere Etappen auf dem von uns von jeher begangenen Wege zu einer Befriedigung auf breiter Grundlage zu bewerten.

Diese Beweggründe unseres Handelns sind von Anfang an Mißverständnissen begegnet. Viele Mißverständnisse haben sich vertieft, als der preussische Staat sich durch Aktienbesitz an der Rhein- und Seeschiffahrt-Gesellschaft und der Mannheimer Dampfschiffahrt-Gesellschaft beteiligte. Es war durch die Begründung der diesbezüglichen Gesetzentwürfe und die unabweisbaren Erklärungen Seiner Excellenz des Preussischen Herrn Handelsministers der mit dieser Maßregel verfolgte Zweck klar zu Tage lag, daß man Absichten vermutet, die niemals und nirgends vorhanden waren und vorhanden gewesen sein konnten. Insbesondere wurde die Festsetzung laut, daß eine Schließung länderübergreifender Verkehrsinteressen eintreten könne. Dagegenüber erwidert es, auf die Tatsache hinzuweisen, daß Verkehrsbeziehungen sich bilden und entwickeln lediglich nach dem Gesichtspunkte des wirtschaftlichen Weges und daß demgegenüber künstliche Abgrenzungsmassregeln nicht, oder doch wenigstens nicht dauernd, von Erfolg begleitet sein können.

Aber auch abgesehen von diesem verkehrspolitischen Grundsatze kann doch wohl nicht bestritten werden, daß unser Kongern in Mannheim und Ludwigshafen feste Wurzeln gefaßt hat. Denn von 29 eigenen Angehörigen und Beisitzern, welche unsere Gesellschaften indogemein besitzen, befinden sich nicht weniger als 16 in Mannheim und Ludwigshafen. Auch würden wir dieses neue Verwaltungsgebäude hier nicht errichtet haben, ohne den ausgesprochenen Zweck, ein Schwergewicht unseres ganzen Kongerns in ihm zu verankern. Es steht also in der Tat fest und es selber legen, wenn wir dem Verkehrsinteresse von Mannheim und Ludwigshafen gegenüberstehen wollten.

Allerdings haben sich mit der Ausdehnung der Rheinischschiffahrt über Mannheim hinaus gewisse Verkehrserschwerungen vollzogen. Diese Verschärfungen sind jedoch das Ergebnis einer natürlichen Entwicklung. Dabei brauchen die Interessen von Mannheim und Ludwigshafen keineswegs vernachlässigt zu werden, wie es sich denn auch in der Tat gezeigt hat, daß trotz der Abwanderung nach den Häfen Karlsruhe, Strassburg und Reil, Mannheim-Ludwigshafen keine Verminderung seines Hafenertrages zu verzeichnen hat. Für die Beteiligten gilt es vor allem, den veränderten Verhältnissen Rechnung zu tragen und einen Ausgleich zu schaffen für das, was ihnen nach Lage der Dinge verloren gehen muß.

Solcher Ausgleichsmöglichkeiten gibt es gottlob mannigfaltig. Noch ist unter herrlicher Rheinstrom, was seine Fahrwasserverhältnisse anbelangt, einer bedeutenden Verbesserung fähig. Es müßte die Ausdehnung der Rheinischschiffahrt bis zu den Weiden des Bodensees, die Kanalisierung des Main und des Neckar bis in das Herz von Bayern und Württemberg haben als erreichbare Dinge vor uns; der Rhein-Donau-Kanal, wie auch die zu erstrebende bessere Ausbuchtung des rheinischschiffahrtigen Kanals sind dazu geeignet, der Rheinischschiffahrt einen bedeutenden Verkehrsverdienst zu bringen.

Welch eine Fülle verheißungsvoller Aussichten! In ihrer Verwirklichung aber bedarf es der einwilligen, planmäßigen Zusammenarbeit nicht nur der Großschiffahrt-Unternehmungen untereinander, sondern auch der Großschiffahrt mit den Partikulierschiffen, deren wertvollen Mitwirkungsbereitschaften, deren Erhaltung und Förderung des Schmeißes der Güter wohl wert ist. Es bedarf der freundlichen Zusammenarbeit der Schiffahrtunternehmungen mit den Seehändlern, eine Zusammenarbeit, die bei richtiger Ermessung der beiderseitigen Interessen sehr wohl und

dauernd möglich ist. Es bedarf namentlich auch der Zusammenwirkens zwischen der Rheinischschiffahrt und den Kreisen der Industrie und des Handels, welche auf den Rhein als Verkehrsader angewiesen sind. Es bedarf endlich nicht zum mindesten der verständnisvollen Förderung aller dieser Bestrebungen durch die in Betracht kommenden Staatsregierungen.

Ein solches Zusammenwirken aller wird aber nur dann möglich sein, wenn Partikularismus und einseitige Betonung von Sonderinteressen keinen Raum finden. Möge diese Erkenntnis sich Bahn brechen zum Segen der beteiligten Wirtschaftskreise, wie der einzelnen Vorkriegsstaaten und damit auch zum Segen unseres großen, gemeinsamen Vaterlandes! In diesem Sinne sei unser neues Band seiner Zweckbestimmung übergeben. (Beifälliger Beifall.)

Hierauf ergriff
Minister Erz. Hr. von Bodman

das Wort zu folgenden Ausführungen, die von der Versammlung mit besonderer großer Spannung entgegengenommen wurden:

Meine Herren! Kommt der Vertreter der Groß- und Kleinfahrt, welche ich den 2 Gesellschaften den herzlichsten Dank aus für die freundliche Einladung zu der heutigen Feier und ebenso dem Herrn Vorredner für seine freundliche Begrüßung.

Sie sind gerne Ihrer Einladung zur Weile dieses Band gefolgt, denn wir freuen uns des heutigen Tages mit Ihnen, und ich bringe Ihnen zu Ihrem Festtage die herzlichsten Glückwünsche der Groß- und Kleinfahrt der. Wir haben ja gehört, daß dieser Neubau das Wahrzeichen ist des Abzuges langjähriger Bestrebungen, welche dahin gingen, durch Zusammenfassung von Schiffahrtsgesellschaften, die sich bisher bekämpften und namentlich untereinander, in gemeinsamer Tätigkeit den Wettbewerb auszufüllen, die Organisation zu vereinfachen, den Betrieb zu vereinfachen, die Frachttarife so zu gestalten, daß sie den Leistungen entsprechen. In diesem Ergebnis hat, wie der Herr Vorredner treffend ausgedrückt hat, nicht nur die Rheinischschiffahrt, als ein sehr wichtiger Erwerbszweig, dessen Förderung auch Aufgabe der Regierung ist, ein Interesse, sondern auch die Industrie und die Allgemeinheit. Die Industrie vor allem deshalb, weil durch diese Ausbuchtung des Wettbewerbes zugleich, wie das in der Druckschrift treffend ausgedrückt ist, die erheblichen Schwankungen in den Frachttarifen beseitigt werden, und damit ein Element der Unsicherheit aus den kaufmännischen Kalkulationen.

Auch die badische Regierung begrüßt deshalb im allgemeinen Interesse dieses Ereignisses Ihre Verheirathungen. Mit besonderer Befriedigung aber begrüßt es die badische Regierung, daß Sie nunmehr den Mittelpunkt Ihrer gemeinsamen Tätigkeit hierher in die Stadt Mannheim und in das Rheinstadt verlegt haben. Ich rufe Ihnen deshalb ein herzlich willkommen in Baden zu.

Wie das Band in seiner schönsten Schönheit und vornehmsten Gediegenheit der Stadt Mannheim zur Freude gereicht, so hoffe ich, daß auch Ihre Tätigkeit von reichem Erfolg begleitet sein wird und zum Segen und Nutzen der Stadt Mannheim und des badischen Landes gereichen wird. (Beifälliger Beifall.)

Nicht minder großen Eindruck machte die Ansprache des

preussischen Handelsministers Erz. von Sydow,
der mit folgenden herzlichsten Worten gratulierte:

Godanfechtliche Redeversammlung!

Die Errichtung dieses neuen Verwaltungsgebäudes bedeutet einen weiteren Schritt auf dem Wege der Rhein- und Seeschiffahrt-Gesellschaft und ihrer beiden Verbänden durch ihren Zusammenstoß betreten haben. Im Namen der preussischen Staatsregierung begrüße ich die verständigen Gesellschaften bei dieser Vereinigung herzlich. Die preussische Regierung ist, wie Sie wissen, bei der Rhein- und Seeschiffahrt-Gesellschaft als Gesellschafterin beteiligt. Das Interesse, das Sie an der Gesellschaft hat, ist aber nicht allein ein finanzielles; denn nicht um ihre Kapitalien besser zu verwalten hat sie sich an dem Unternehmen beteiligt, die Verwirklichung dazu war eine andere. Es lag der preussischen Regierung daran, sich für die Kosten, die in ihren staatlichen Budgeten gebildet werden, einen ihr auf alle Fälle sicheren und zur Verfügung stehenden Finanzvorbehalt nach den wichtigsten Verkehrsverbindungen des Oberlandes zu sichern.

Aber darin erschloß sich das Interesse der preussischen Regierung an dem Geschehen der drei Gesellschaften nicht. Preußen ist der größte Rheinverbraucher und hat dadurch ein besonders lebhaftes Interesse an dem Geschehen der Rheinischschiffahrt, sowohl mit Rücksicht auf die schiffahrtstreibende Bevölkerung als auch damit Handel und Industrie sich einer lebhaften Schiffsahrt bedient unter angemessenen Bedingungen bedienen können. Zahl in dieser Hinsicht der Zustand der Rheinischschiffahrt noch viel zu wünschen übrig läßt, daher Sie aus den eingehenden Darlegungen des Herrn Generaldirektors mit entnehmen. Die Unklarheit der Frachten, die wirtschaftliche Verminderung der Schiffahrtstreibenden Faktoren. Das ist nicht nur erkannt, sondern auch in der Tat umgesetzt zu haben, ist ein Verdienst der Rhein- und Seeschiffahrt-Gesellschaft und ihrer beiden Mannheimer Verbänden, und dafür Ihnen von hier aus auch die Anerkennung der preussischen Regierung auszusprechen. Ich will annehmen, daß ich nicht übersehen und ich hoffe, daß Sie auf diesem Wege weiter mit Erfolg nachstreben mögen. Die Worte, die Seine Excellenz der Badische Herr Staatsminister vor mir gesprochen hat, sind eine Gewähr dafür, daß die 2 Gesellschaften für ihre Bestrebungen auch außerhalb ihres Kongerns Verständnis finden, daß die Anschauungen, die ich hier vertrete, nicht irgendwelche preussische sind, sondern auch von den anderen maßgebenden Rheinverbraucher und deren Regierungen als berechtigt anerkannt werden.

Es hat in diesen Tagen 100 Jahre verfließen, seit dem Worte Rhein dem deutschen Volk das schöne Band Identität. Der Rhein, Deutschlands Strom, nicht Deutschlands Grenze. Er befruchtete damals die Anbauung, daß der Rhein die natürliche Grenze Deutschlands sei, und widerstand sie durch die Zerstörung, daß diese die Völker verbanden, nicht trennen.

Das Volk hat das alte Patronym in seit 100 Jahren noch erfüllt. Die Wahrheit seiner Gewandtheit auch jetzt noch fest! Die völkerverbindende

Kraft des Rheins nimmt noch von Jahr zu Jahr zu. Wenn jederzeit der Vorrichtung, den die Wasserstraßen vor den Sandwegen hatten, erheblich größer war als die des Wasserwegs im Vergleich zur Eisenbahn, so ist doch auf der andern Seite durch das zunehmende wirtschaftliche Gedeihen Deutschlands die Bedeutung der Rheinwasserstraßen von Jahr zu Jahr gestiegen. In dem Maße wie unser Eisenbahnenverkehr geworden ist, hat sich auch die Notwendigkeit, leistungsfähige große Wasserstraßen zu besitzen, gesteigert. Der Rhein ist die größte deutsche Wasserstraße, die leistungsfähigste vor allen. In dem Maße wie sein Fahrwasser verbessert, wie seine Nebenläufe kanalisiert werden, wie durch große Kanäle sein Wirkungsbereich weiter in das Binnenland vorgeschoben wird, wird und muß die Rheinischschiffahrt zunehmen. Günstig wird auch von Jahr zu Jahr mehr der Rhein an Bedeutung gewinnen, um die Industrieerzeugnisse des Rheinlands unmittelbar dem Weltmeer auszuführen.

In dieser völkerverbindenden Arbeit nehmen die drei vereinigten Gesellschaften teil. Sie helfen dazu, Rhein und Main, Neckar, Mosel und Oberrhein zur gemeinsamen Tatkraft allmählich zu vereinen. Mögen Sie weiter dazu beitragen, Nord und Süd des deutschen Landes einträchtig zu arbeitsamen Zusammenwirken zusammenzuführen, zum Segen unseres geliebten Vaterlandes! In diesem Sinne wünsche ich den drei Gesellschaften, daß Sie weiter wachsen, blühen und gedeihen mögen. (Beifälliger Beifall.)

Ober-Kommerzienrat Engelhard

gratulierte namens der Mannheimer Handelskammer mit folgenden Worten:

Gute Erzählungen, hochgeehrte Herren!

Nach der Handelskammer für den Kreis Mannheim ist es ein Bedürfnis, heute den drei großen Schiffahrtsgesellschaften, die dieses schöne und so überaus zweckmäßig eingerichtete Haus errichtet haben und nunmehr seiner Zweckbestimmung übergeben, zu diesem Ereignis Ihre herzlichsten Glückwünsche auszusprechen und Ihnen zu sagen, daß Sie beim Einzug in ihr neues Heim beglücklicht werden von allen guten Wünschen der Handel und Industrie treibenden Bevölkerung unseres Handelskammerbezirks.

Mannheims Handel und Industrie haben ja zu allen Zeiten den lebhaftesten Anteil genommen an allem, was den Rheinverkehr, was insbesondere die einheimischen Schiffahrtsgesellschaften betrifft. Mit Stolz sieht der Mannheimer ihre Flaggen auf dem Rheine wehen, mit Stolz begrüßt er jedes neuerrichtete, immer neuzeitiger konstruierte, in die tiefsten Häfen einlaufende Schiff, mit freudiger Genugung erfüllt es ihn, wenn er Mannheimer Schiffe und ihren Farben, wenn er Mannheimer Niederlassungen draußen begegnet am Oberrhein und am Neckar und drinnen in den Häfen von Belgien und Holland.

Für uns, die wir weitab vom Meere hier oben am Rheine liegen, bedeutet dieser Strom und sein Schiffverkehr die Verbindung mit dem internationalen Handel, er bedeutet die billige Übergangsmöglichkeit zum Ueberseeverkehr und damit zur Produktion und Konsumtion der ganzen Welt. Und nach dem Reize strebt und bringt doch alles heute in der Zeit der Weltwirtschaft. Wir Mannheimer wissen wohl, daß wir es dem Rheine und seiner Schiffahrt zu verdanken haben, wenn unsere Stadt zu ihrer heutigen wirtschaftlichen Bedeutung aufsteigen konnte. Dem Rheinverkehr verdankt es Mannheim und mit ihm ganz Baden, wenn ihr Handel und ihre Industrie stärker entwickelt sind, und wenn Sie dadurch ihre stark wachsende Bevölkerung besser und lohnender beschäftigen können als manche andere Bezirke des binnenländischen Deutschlands. Deshalb lieben wir unsern Rhein und hängen an ihm und wenn wir durch den freien Rheinverkehr groß geworden sind, so darf man es nicht verkennen, daß wir dem Schiffahrtsgedankens nicht hold waren und ihn als Oberlieger mit Nachdruck bekämpften.

Wir sind damit unterlegen. Heute sind wir — ohne indessen dadurch unsere prinzipielle Anschauung preiszugeben — entlassen, uns mit der gegebenen Lage der Dinge eürlich abzufinden. Wir werden uns aufrichtig freuen, wenn es sich herausstellt, daß die Abgaben den Verkehr nicht hemmen, daß vielmehr durch sie weiteren, wichtigen Gebieten des deutschen Reiches die Segnungen des Wirtschaftes an den Wasserverkehr zuteil werden können. Wir dürfen davon auch für uns ein immer größeres werdendes Gebiet der Befähigung unserer Schiffahrtsgesellschaften erwarten und eine Erweiterung der Abgabemöglichkeit für unsere Waren und Gebrauchsgegenstände. Wir werden uns aufrichtig freuen, wenn unsere Bestehen gegen die Abgaben sich schließlich ebenso glücklich lösen sollten wie die Befürwörter, die wir beglücken, als wir vor einigen Jahren von den Verschleppungen im Aktienbesitz der drei Gesellschaften hörten, deren Gäste zu sein, wir heute die Ehre haben.

Ich darf es mit Freude und Dank ansprechen, daß diese Gesellschaften keinen Augenblick aufgehört haben, den Mannheimer Verkehrsinteressen dieselben wichtigen und wertvollen Dienste zu leisten, wie das vorher der Fall war. Die Hoffnung und das Vertrauen, daß es auch weiterhin so bleiben möge, werden gestärkt durch die Tatsache der Errichtung dieses stattlichen Gebäudes und die damit erfolgende Festlegung der Verwaltungen nicht nur unserer beiden einheimischen Gesellschaften dieser Gruppe, sondern auch wichtiger Verwaltungswenige der so angesehenen Kölner Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft. Es gereicht mir zur Ehre, diese bei ihrem Einzug in Mannheim — wie sind uns ja von früher her nicht fremd — auf das herzlichste zu begrüßen und willkommen zu heißen.

Mögen Sie sich mit andern Verwaltungen hier in allen Stücken wohl und von ihrer Tätigkeit befriedigt fühlen, möge Ihre Flagge zusammen mit der der beiden andern Gesellschaften wie auch die Flaggen aller unserer einheimischen Gesellschaften auch weiterhin stolz über den Wassern des Rheines wehen, zu jedes Teiles Ruhm und Segen und zum Segen unseres Handels und unserer Industrie, als ein Zeugnis deutscher gemeinsamer Tatkraft und Entschlossenheit, zur Ehre des deutschen Namens, zur Ehre

unseres Landes und unserer Stadt! (Beifälliger Beifall.)

Handelskammer-Präsident Dr. Reben-Dumast
Köln

sprach im Namen der Kölner Handelskammer die herzlichsten Glückwünsche aus. Köln und seine Handelskammer hätten an der Entwicklung der drei Gesellschaften stets das lebhafteste Interesse genommen und freuten sich, daß dieses Gedeihen nun auch in der Errichtung des neuen Mannheimer Geschäftsgebäudes zum sichtbaren Ausdruck komme. Leider habe Köln nicht den Mittelpunkt des Kongerns werden können. Es doch von Köln die Bewegung zum befruchtenden Zusammenschluß der Gesellschaften ausgegangen, habe doch in Köln jetzt auch die oberste Leitung ihren Sitz. Der Redner sprach im weiteren Verlauf seiner Ausführungen das Bedauern darüber aus, daß Köln im Kreise der rheinischen Hafenstädte nur einen bescheidenen Platz einnehme. Trotz der ungünstigen Verhältnisse werde Köln unablässig bemüht bleiben, im Kreise der anderen Rheinstädte eine Stellung zu befrachten. Deshalb hätten auch Kölner Kapital und Gemeinnutzein soviel wie möglich mitzuwirken, den Kongern zustande zu bringen. Auch die Kölner Stadtverwaltung habe gern zugestimmt, als vor einigen Jahren vorgeschlagen wurde, aus städtischen Mitteln ein neues Lagerhaus zu errichten. Man hoffe zuversichtlich, daß der Rhein-Seeverkehr durch das Land in Hand-Arbeiten der drei Gesellschaften eine wesentliche Förderung erfahre. Die Kölner hofften dann aber auch auf die Bescheidenheit auf eine Förderung und Unterstützung der einflussreichen Mannheimer Schiffahrtsgesellschaften. Ein derartig gegenseitig sich ergänzendes Zusammenwirken von Mannheim und Köln werde beiden Städten und der Gesamtheit der Schiffahrtsgesellschaften zugute kommen. Redner schloß unter lebhaftem Beifall namens der Kölner Handelskammer und der Stadt Köln mit dem Wunsche, daß das neue Verwaltungsgebäude ein Sinnbild dieses Strebens sein und daß den drei Gesellschaften eine glückliche Zukunft beschieden sein möge.

Herr Bankier Carl Th. Deichmann-Köln,

der Vorsitzende des Aufsichtsrats, dankte den Vorrednern für ihre Ausführungen und beneidete die weiteren: Ganz besonders dankte ich dem Vertreter der Groß- badischen Regierung, dem Herrn Minister Freiherrn von Bodman. Er hat seine Freude darüber ausgesprochen, daß wir unter Verwaltungsgedächte in Mannheim auf bodischem Boden errichtet haben. Seine Ausführungen sind uns umso wertvoller, als wir voraus erleben, daß wir der Unterstützung und der Förderung durch die badische Regierung sicher sind, und so möchte ich denn gerade für die Begrüßung in diesem Sinne danken.

Dann möchte ich dem Herrn preussischen Handelsminister v. Sydow meinen herzlichsten Dank aussprechen für seine freundlichen Begrüßungsworte, die er namens der preussischen Regierung an mich gerichtet hat. Wir begrüßen in dem Herrn Handelsminister den Vertreter des größten Staates unter den Rheinverbraucher. Wir begrüßen aber auch in der preussischen Regierung einen unserer Groß-Aktionäre, wir begrüßen in ihr einen unserer größten Verfrachter. Für jede Aktiengesellschaft ist es von größter Wichtigkeit, wenn sie dauernde Groß-Aktionäre und dauernde Kunden unter sich weiß. Wir wissen, daß die preussischen Staatsregierung stets das größte Interesse an unserer Gesellschaft nimmt; deshalb danke ich auch ganz besonders dem Herrn Handelsminister für seine lebenswichtigen Worte. Danken möchte ich ferner dem Herrn Präsidenten der hiesigen Handelskammer, Herrn Kommerzienrat Engelhard, für seine Worte, die er namens der Gesamtheit der Mannheimer Kaufmannschaft und widmete. Wir sind so eng miteinander verbunden; ohne Schiffahrt kein Kaufmannshand in Mannheim und ohne Mannheimer Kaufmannschaft keine Schiffahrt auf dem Rhein. So besteht ein bindender Zusammenhang zwischen der Mannheimer Kaufmannschaft und der Rheinischschiffahrt. Ferner danke ich dem Vertreter der Handelskammer Köln, Herrn Reben, für seine tätigen Unterstützungen unserer Bestrebungen und seine Begrüßungsworte.

Wir stehen hier mitten an den Ufern des Rheins; oder nicht da, wo wir uns dem Jauber einer Ufer hinsetzen können, nein, wir leben hier an einer Stelle, mitten im Wirtschaftslieben. Wenden Sie hinaus auf die diesen Schiffe, es drängt und drückt mancher Speiseshalbe, wir sehen, wie die Köhne schwere Lasten bergen und wie sie die Last in den Schiffen verstauen. Schlepplage bergen, was der fruchtbarste Boden hervorbringt. Ueberall sehen wir reiches Gedeihen.

Redner warf dann einen Rückblick auf die Entwicklung der Schiffahrt seit Gründung des deutschen Reiches, er feierte den Kaiser als Schirmherrn des Reiches und schloß mit einem begeisterten aufgenommenen Hurrah auf Kaiser Wilhelm I. und Großherzog Friedrich von Baden, das ein beglücktes Echo in der Versammlung fand, während draußen die Völker donnerten. Damit war der Aktus beendet. Es erfolgte ein Rundgang durch das Verwaltungsgebäude, bei dem man sich besonders davon überzeugen konnte, daß das Gebäude ebenso einladend, wie praktisch eingerichtet ist.

Das Festessen.

Im Anschluß an den Aktus im Verwaltungsgebäude begann um 2 Uhr nachmittags ein Fest-

essen im Parkhotel, das den gleichen glänzenden Verlauf nahm. Vor dem Parkhotel wählten die Hausflagen der drei Schiffahrts-Gesellschaften, deren Farben und Schiffe so oft die Fluten des Rheins in stolzer Fahrt durchstiegen. Die Tafeln im Festsaal des Parkhotels wiesen kunstvollen Blumen Schmuck auf, zu dem sich, dem Charakter der Veranstaltung entsprechend, Fäden in den Farben der verschiedenen Rheinfahrer und Schiffahrtsgesellschaften gesellen, die auch den Saal zierten. Nach dem zweiten Gange

Herr Bankier Carl Th. Dreihmann-Köln das Wort zu nachstehenden Ausführungen:

Soeben haben Sie durch Ihre Teilnahme am Einweihungsakt unseres Bureauhauses dem Feste eine besondere Weihe gegeben. Von fern und nah sind Sie zu uns gekommen, haben Sie unserer Aufforderung in so lebenswärtiger und zahlreicher Weise entsprochen. Es ist uns eine besondere Freude, daß wir Sie um auch zu festlichem Mahle hier bei uns versammeln dürfen und rufe ich Ihnen somit allen namens des Aufsichtsrates und des Vorstandes unserer drei Gesellschaften ein herzliches „Willkommen“ zu. Ganz besonders aber möchte ich Seiner Excellenz dem Herrn Handelsminister Sydow unseren Dank für das Erscheinen ausdrücken. Trotz Ueberbürdung mit Amtsgeschäften haben Sie, Excellenz, den weiten Weg von Berlin hierher nicht gescheut, um mit uns diesen für uns so bedeutungsvollen Tag zu begehen. Die Anwesenheit Ew. Excellenz gibt uns aber die erwünschteste Gelegenheit, Ihnen unseren Dank auszusprechen für die weitwichtige vorbildliche Unterstützung unserer Bestrebungen in einem Augenblicke, wo uns diese Unterstützung besonders wertvoll war. Ew. Excellenz haben uns damit einen Weg gebahnt, der heute schon zu erfreulichen Ergebnissen geführt hat und der uns einen verheißungsvollen Ausblick in die Zukunft gestattet.

So begrüße ich denn Ew. Excellenz voll Dankbarkeit, die ich hier öffentlich zum Ausdruck bringen möchte. Es ist uns eine besondere Ehre und Genugtuung, daß wir heute die hohen Vertreter der Großh. Badischen Regierung, Seine Excellenz Herrn Minister des Innern Freiherrn von und zu Rodman und Seine Excellenz den Herrn Finanzminister Dr. Rheinboldt begrüßen dürfen.

Durch Seine Excellenz den Herrn Minister des Innern ist schon namens der badischen Regierung beim Feste uns das warme Interesse der badischen Regierung zum Ausdruck gebracht worden. Diese Versicherungen sind uns ein wertvolles Unterpfand für die Zukunft.

So heiße ich denn Ew. Excellenz hier wärmstens willkommen.

Wo es immer gilt in den Rheinlanden und nicht zum mindesten in der Rheinschiffahrt fördern und helfen einzusetzen, wissen wir Rheinländer, daß Seine Excellenz der Herr Staatsminister und Oberpräsident der Rheinprovinz Freiherr von Rheinbaben nicht fehlt. Wir wissen alle, daß, wenn Ew. Excellenz sich mit der Energie und ich darf wohl sagen, jugendlichen Frische, die Ew. Excellenz eigen sind, einer Sache annehmen, dann ist der Erfolg gesichert. Das auch wir das bei unseren Bestrebungen erfahren dürfen, dafür gestatten Ew. Excellenz mir an dieser Stelle noch ganz besonders unseren Dank auszusprechen.

In Seiner Excellenz dem Herrn Oberbergbaupräsidenten von Welfen habe ich das Vergnügen, den Vertreter des preussischen Bergbaus unter uns zu begrüßen, mit dem wir in so glücklicherweise Weise eine Ehe eingegangen haben und ich darf sagen, daß das Glück und der eheliche Friede der ersten Gattinwochen an Festigkeit im weiteren Leben noch gewonnen hat. So heiße ich denn Ew. Excellenz hier herzlich willkommen.

Die Rheinschiffahrt beruht, ich möchte sagen, auf zwei Säulen. Auf der einen Seite des verbindenden Meer, auf der anderen die Eisenbahnen, welche die Verbindung nach den entlegensten Punkten des Binnenlandes herstellen. Je besser die Beziehungen zwischen Schiffahrt und Eisenbahn sind, um so fruchtbringender gestalten sich diese beiden Verkehrsmittel nicht allein für einander, sondern für alle in Betracht kommenden wirtschaftlichen Kreise. Ich bin glücklich, es hier auszusprechen zu können, daß uns solche angenehme Beziehungen mit den badischen Staatsbahnen verbinden.

Daher ist es uns auch eine besondere Freude, die Vertreter der badischen Staatsbahnen, insbesondere Herrn Generaldirektor Staatsrat Koltz hier unter uns weilen zu sehen. Besonders nahe Beziehungen verknüpfen uns aber mit einer Behörde, deren Vertreter wir hier auch begrüßen können. Dieser Behörde weihen unsere mühsamen Einzelheiten nicht verborgen, überallhin, in die verborgenen Ecken lenket sie mit ihrem wohlwollen Auge hinein, ein selten willkommenes Gast, ich meine die Zollbehörde. Heute heißen wir sie aber doch herzlich willkommen, heute können wir ihr sogar unseren Dank darbringen, denn wir haben unser Werk nicht auf Sand, sondern auf dem Boden der höchsten Postverwaltung errichtet. Gleich von Anfang an, als unsere Pläne zu reifen begannen, haben wir großes Entgegenkommen für unsere

Wünsche gefunden, und so möchten wir hierfür besonders auch dem zu unserer Freude amvonten den Vertreter dieser Behörde, Herrn Finanzrat Zimmermann für sein Erscheinen danken.

Es gereicht uns zur großen Freude, daß wir die Vertreter der Hauptstädte des Rheingebietes, zu denen wir so hervorragende Beziehungen unterhalten, bei uns sehen, die Herren Oberbürgermeister Sigrist, Karlsruhe, Weisgerber, Regierungsvertrat Leont, Straßburg, Bürgermeister Dr. West, Köln.

Die Geschichte der Rheinschiffahrt ist eng verknüpft mit dem Wirken der Handelskammern im Rheinstromgebiet. Durchblätterte wir die letzten 100 Jahre der Entwicklung der Rheinschiffahrt, so finden wir immer wieder die Handelskammern, vornehmlich die von Köln, Mainz, und Mannheim tatkräftig das Schiffahrtsgewerbe unterstützen, in die Entwicklung eingetretener und stets die wichtigsten Gesichtspunkte in den Vordergrund stellen.

So danke ich denn besonders den Präsidenten dieser Handelskammern, Herren Geheimrat Leont-Köln, Kommerzienrat Engelhard-Mannheim, Geheimrat Dr. Samberger-Mainz.

Einen Willkommensgruß möchte ich aber auch zum Ausdruck bringen, der uns sehr am Herzen liegt. Er gilt Vertretern dieser Stadt, in der wir wohnen, den Herren Bürgermeister von Hollander und Dr. Finter. Die Bedeutung Mannheims für uns bräuche ich hier im Kreise wohl kaum anzusprechen, wir haben ihr sichtbaren Ausdruck gegeben durch die Errichtung des heute eingeweihten Gebäudes. Gerne möchte ich noch so manchen Vertreter der vielen Körperlichkeiten, die uns durch ihre Gegenwart beehren, besonders für ihr Erscheinen danken, den Vertretern der Presse, unseren Geschäftsfreunden, unseren Hilfsleistern, unseren Beamten, Kapitänen; ich rufe Ihnen allen aber nochmals ein herzliches Willkommen zu. Das Bild, welches sich heute in diesem Saale entfaltet, ist ebenfalls eben so eigenartig in der Geschichte der Rheinschiffahrt, ermöglicht durch den Saal, den uns die Tatsache gebracht hat, daß die Zollgrenzen innerhalb des Reiches gefallen sind, daß man sich heute durch Deutschland reisend, kaum bewußt wird, wo man die Grenzen der einzelnen Bundesstaaten überschreitet. In dieser anerkennenden Tatsache liegt aber ein unendlich tiefer Sinn. Er führt uns besonders hier am Rhein zu der Erkenntnis hin, daß nur das enge Zusammenarbeiten aller Rheinbewohner die Entwicklung im Rheinstromgebiet fördern kann.

Nur im Zusammenwirken aller Kräfte wird das, was wir seit vielen Jahren vor Augen gehabt haben, das Ziel erreicht eine dauernde Verbindung des ganzen Rheinschiffahrtsgewerbes herbeizuführen, zum Nutzen nicht allein der Schiffahrtsgesellschaften, sondern nicht zum mindesten auch zum Nutzen aller derjenigen, welche sich der Schiffahrt zum Besten ihrer Waren bedienen müssen, sei es die Industrie, sei es die Landwirtschaft, sei es der Handel, der Austausch der Güter. So möge denn der heutige Tag dazu beitragen, die Erkenntnis, besonders von den Zielen, die wir hier verfolgen, in alle Kreise weiter zu tragen, damit sich einst an vielen Tagen ein noch viel bedeutungsvoller Tag anschließen könne, ein gemeinsames Fest der Rheinschiffahrt. In diesem Sinne heiße ich alle unsere Gäste willkommen und bitte die Vertreter unserer drei Gesellschaften, mit mir die Gäste zu erheben und mit mir zu rufen, unsere Gäste hoch!

Freiherr von Rheinbaben,

preussischer Staatsminister, Oberpräsident der Rheinprovinz, dankt zunächst der Verwaltung der drei Rheinschiffahrtsgesellschaften, daß man hier in so trauter, gemeinsamer Runde beisammen sitzt und führt dann u. a. aus: Daß die Kölner und Mannheimer Gesellschaften hier ein neues Haus, eine stätte dauernden Weibens hier in Mannheim errichtet haben, berührt mich als Veranke sehr erfreulich. Seit der Einnahme Preussens auf die Rheinschiffahrt haben wir überhaupt nie im entferntesten daran gedacht, andere Gesellschaften aufzufressen. Ich habe mit besonderer Freude die Ausführungen des Präsidenten der Handelskammer Mannheim vernommen, der anerkannte, daß seitens des preussischen Staates nichts geschehen sei, was den Mannheimern unzuwider gewesen wäre. Es würde eine vollkommene Befremdung des größten Staates sein, seine Macht zu mißbrauchen. Gerade das Aufblühen von Mannheim hat uns hoch erfreut, wie es überhaupt am Rhein keine überlagernden Interessen gibt.

In begeisterten Worten sprach der Redner sodann vom Rhein. Wenn eine Verständigung der Schiffahrtsgesellschaften berechtigt sei, so sei es hier am Rhein. Wir müssen suchen auf dem Wege der Verständigung weiter zu kommen, im Interesse unseres Altvaters Rhein. Möglichkeit hierzu ist geboten. Wir können die Verständigung fördern im Bereiche von Mensch zu Mensch,

von Tag zu Tag. Die packenden begeisterten Ausführungen klangen aus in einem stürmisch aufgenommenen Hoch auf den deutschen Rhein, den Spender der Freude, den Spender der Kraft des Vaterlandes und seinen wirtschaftlichen Aufschwung.

Herr Bürgermeister von Hollander

feierte die Männer des preussischen Schiffahrtsgewerbes und sprach namens der Stadt seine Freude über den schönen Verwaltungsbau aus. Er erinnerte an die Namen Wassermann, Kommerzienrat Hegler, Labenburg, Dissen, Hohenemser und Leut. Wir werden die trefflichen Ausführungen des Herrn Bürgermeisters von Hollander im Wortlaut nachtragen.

Herr Oberbürgermeister Raiffeisen-Kiedlinghausen feierte in längeren Ausführungen die aufblühende Stadt Mannheim, dieser sein Hoch weihend.

Herr Aub-Mannheim,

Vorsitzender der Mannheim-Ludwigshafener Speiditeure, sprach seine Freude aus über den schönen Bau und verknüpfte damit die Bitte, daß die freundschaftlichen Fäden, die bisher zwischen dem glänzenden Dreieck, dem preussischen Schiffahrtsgewerbe und den Speiditeuren bestanden, auch hinüberhinaus möchten in das neue Verwaltungsgelände. Diesem freundschaftlichen Verhältnis zwischen den Speiditeuren und Rheidern weibe er sein Glas.

Zu erwähnen ist noch, daß die Kapelle Petermann die Tafelmusik stellte.

Neue evangelische Pfarrkandidaten. Nachstehende 10 Kandidaten, die sich der zweiten theologischen Prüfung in diesem Spätjahr unterzogen haben, sind unter die evangelischen Pfarrkandidaten aufgenommen worden: Ernst Bard von Holz, Otto Dettner von Auerbach, August Erdmann von Wanscheid, Karl Jbach von Offen-Altendorf, Oskar Köbel von Straßburg i. E., Erwin Schenk von Unterschleiß, Paul Sturm von Karlsruhe, Walter Teufel von Remlingen, Emil Wälder von Wädelsfeld, Albert Wüst von Breheim.

Todesfall. Im Alter von 69 Jahren ist in Stuttgart Kommerzienrat Max Köfer gestorben. Der Verstorbene war einer der bedeutendsten Lederindustriellen des Landes und Vorstand des Zentralvereins der deutschen Lederindustrie, sowie des Würt. Gerbervereins.

Die Rheinflotte hat wieder eine Vermehrung erfahren. Auf seiner ersten Bergfahrt passierte ein neuer Kahn die Binger Riede. Der Kahn ist Eigentum der Firma Lenkerung u. Co., A. G. in Duisburg. Erbaut wurde das Schiff auf der Schiffbauwerkstatt Berninghaus in Duisburg. Das Schiff fährt den Namen „Silba“ und ist 24 Meter lang, 12 Meter breit, kann 42000 Tonne Ladung aufnehmen und hat einen Tiefgang von 2,56 Meter. Es hat eine Ladung von Rotterdam nach Mannheim.

Eisenbahnunfall. Die „Karlsruher Zeitung“ schreibt halbamtlich: Auf der Station Carlingen trennte sich am 1. November abends der nach Mühlacker fahrende Güterzug 795 nach einem Signalhalt vor der Station bei der Einfahrt in die Station. Der abgerissene hintere Jagtstiel lief weiter und stieß in der Station auf den inzwischen zum Halten gekommenen vorderen Zugteil auf. Infolge des Aufstoßes entgleisten vier Wagen. Das Gleis Wörzheim-Mühlacker war hierdurch bis zum 2. November, mittags 12 Uhr, gesperrt. Der Betrieb wurde eingeleitet über das Gleis der umgekehrten Fahrtrichtung aufrecht erhalten. Es wurde niemand verletzt; der Materialschaden ist beträchtlich.

Dampferunfall. Infolge der Eage des Jahres wußte man beim Aufbrechen bei Salzig der Remouleur „Daniel XIV“ seinen Buganker gebrauchen. Unglücklicherweise kam der Anker unter den Schiffsboden und drückte in dem Mastrosenraum ein Loch durch. Unter fortwährendem Sinken und Verdichtung des Lecks konnte „Daniel XIV“ seinen Schleppdienst wieder aufnehmen.

Kunst, Wissenschaft u. Leben.

Der Senior der deutschen Bühnenleiter gestorben. Aus Schwerin wird uns telegraphisch gemeldet: Heute nacht ist der Generalintendant des Grobherzoglichen Hoftheaters, Herr v. Redebur im Alter von 73 Jahren gestorben. Der Verlebte war früher Offizier und wurde 1863 Intendant der 1. Schauspiel in Wiesbaden, nahm dann am deutsch-französischen Krieg teil und wurde nach Beendigung Director der Gesellschafts Dramat. Autoren und Komponisten Leipzig. In der Director des Kaiser Hoftheaters, dann Intendant und 1894 mit dem Titel Excellenz Generalintendant des Hoftheaters Schwerin. Redebur war der Senior der deutschen Bühnenleiter. Erwidrigung eines Deutschen Singschulhauses in Stuttgart.

Aus Stuttgart wird uns ein Telegramm: Der Verein „Deutsches Singschulhaus“, der die Schaffung eines Singschulhauses zur nationalen Erziehung der Deutschen nach den Plänen des Mannheimer Architekten Graf Heiger für zur Aufgabe gestellt hat, hielt heute unter dem Vorsitz des Generalintendanten Herrn von Püttig hier eine Sitzung ab, bei der Herr Heiger die Wichtigkeit der Sache anmahnte. Der Vorsitzende teilte mit, daß sich ein Ehrenamtliches Schlichter habe, dem 100 Mitglieder angehören, Paul Scherer-München legte die Verhandlung für die Errichtung des Singschulhauses dar.

dessen Idee sich auch das württembergische Königspaar an eigen gemacht habe. Architekt Prof. Püttig Stuttgart erklärte das Projekt und begründete den Wunsch, das Haus auf der ideal gelegenen Karlsruher Höhe in Stuttgart zu errichten. Die Versammlung beschloß einstimmig, das Singschulhaus in Stuttgart zu errichten. Die Errichtung ist auf den 15. September festzusetzen im Jahre 1914 geplant. Oberbürgermeister Püttig schloß die Verhandlung mit der Versicherung der Stadt an. Es wurde ein Antrag gestellt, der die weiteren Arbeiten in die Hand nehmen wird.

Der neue Krupp-Prozess.

□ Berlin, 4. Nov.

Die heutige Verhandlung im Krupp-Prozess war wieder öffentlich. Der Untersuchungsrichter des Landgerichts, Wegel, gibt im Anschluß an die gestrigen Aussagen des Abg. Liebknecht eine Erklärung über die Untersuchung im Reichsmarineamt ab. Wegel hat die Untersuchung gegen Brandt geführt und sich bemüht, sämtliche Beziehungen Brandts und der Firma Krupp zu den militärischen Behörden aufzudecken. Er hat auch bei zwei mittleren Beamten des Reichsmarineamtes Durchsuchungen abgehalten und das beschlagnahmte Material dem Staatssekretär von Tirpitz vorgelegt.

Auf Grund der Aussagen Dr. Liebknechts hat sich Untersuchungsrichter Dr. Wegel mit dem Reichsmarineamt in Verbindung gesetzt und bei dem Vertreter des Staatssekretärs die Mittelungen erhalten, daß die Ermittlungen des Reichsmarineamtes noch nicht völlig abgeschlossen seien, aber daß nach den bisherigen Ermittlungen weder ein Verrat militärischer Geheimnisse noch auch eine Vespionage vorliege. Es handle sich lediglich bei den beiden Beamten um eine Disziplinarruntersuchung, die noch nicht abgeschlossen sei.

General v. Büding, der sich gegenwärtig in Meran befindet, soll erst am dem Tage benommen werden, an dem die Maidoyer beginnen. Infolgedessen wird auch der Zeuge, Major Kiers, von der Artillerieprüfungskommission vorläufig entlassen. Der Vorsitzende teilt ihm mit, daß seine Vernehmung erst am Freitag erfolgen werde. Man kann daraus schließen, daß der Vorsitzende für den Freitag mit dem Beginn der Maidoyer rednet.

Die Öffentlichkeit wird hierauf wieder ausgeschlossen, da Normwalzer verlesen werden sollen. Nach einer Stunde nichtöffentlicher Sitzung wird jedoch die Öffentlichkeit auf kurze Zeit wieder hergestellt, da Herr v. Mehen den Wunsch geäußert hat, seine bisherigen Aussagen zu ergänzen.

Der Zeuge v. Mehen teilt mit, daß er einmal im Bureau den Ketsch verschloßenen Schrank, worin die Brandtischen Normwalzer aufbewahrt wurden, offen liegend gefunden habe.

Brandt gibt zu, daß einmal eine derartige Unvorsichtigkeit vorgekommen sei.

Herr v. Mehen wehrt sich noch einmal energisch gegen den Verdacht, daß er dem Reichstagsabg. Dr. Liebknecht das Material geliefert habe.

Beste Nachrichten und Telegramme.

* Freiburg i. B., 4. Nov. Der Student Haag aus Karlsruhe stürzte bei einem Ausritt und zog sich einen Schädelbruch zu, an dessen Folgen er gestorben ist.

* Frankfurt a. M., 4. Nov. Die Verhandlungen des Frankfurter Komitees für flugsportliche Veranstaltungen mit dem französischen Flieger Pégoud haben ein günstiges Resultat ergeben. Pégoud will am 9. und 10. November oder am 16. und 17. November in Frankfurt seine Fliegerkünste zeigen.

Die Abschaffung der Regenschaft in Bayern.

S. München, 4. Nov. (Priv.-Tel.) In der heutigen Sitzung der Bayer. Reichsratskammer wurde die Gesetzentwurf zur Änderung der Verfassung, d. h. auf Abschaffung der Regenschaft, einstimmig angenommen. 19 Reichsratsmitglieder fehlten, d. h. waren beurlaubt bzw. entschuldigt, darunter auch Prinz Rupprecht, der künftige Kronprinz, der aus persönlichen Gründen ein Urlaubsgesuch eingereicht, jedoch die Erklärung geschickt hatte, daß er mit der Behandlung der Gesetzentwürfe einverstanden sei.

Von dem Referenten zu dem Gesetzentwurf, dem früheren Ministerpräsidenten Grafen Craillbeim, werden nochmals Erklärungen abgegeben, daß es sich bei diesem Gesetz weniger um eine Verfassungsänderung, als vielmehr um eine Verfassungsauslegung handle und daß durch die Einfügung des neuen Gesetzesparagrafen in der Verfassung der Begriff des Gottesgnadentums voll aufrecht erhalten bleibe.

Degea  **Glückkörper**

Machen Sie keine kostspieligen Heilmittelversuche! Experimentell haben Sie nicht das Beste? **„Degea“** den besten Glückkörper der Anpreisung!

Erhältlich bei: Wilhelm Pritz, Inh. Gg. Perthun, Mannheim.

Kurszettel des „Mannheimer General-Anzeiger, Badische Neueste Nachrichten“.

Mannheimer Effekten-Börse.

Table with columns for Pfandbriefe, Obligationen, Aktien, and various bank and industrial securities.

Aktien industrieller Unternehmen

Table listing various industrial companies and their stock prices, including Aluminat, Stahlwerke, and others.

Wien, 4. November. Nachm. 1.50 Uhr.

Table of stock prices from Vienna, including various bank and industrial shares.

Berliner Effekten-Börse.

Table of stock prices from Berlin, including various bank and industrial securities.

Zucker.

Textual market report for sugar, mentioning prices and trends in various regions.

Kaffee.

Textual market report for coffee, mentioning prices and trends.

Schmalz.

Textual market report for tallow, mentioning prices and trends.

Wolle.

Textual market report for wool, mentioning prices and trends.

Haute.

Textual market report for raw cotton, mentioning prices and trends.

Baumwolle und Petroleum.

Textual market report for cotton and petroleum, mentioning prices and trends.

Eisen und Metalle.

Textual market report for iron and metals, mentioning prices and trends.

Marx & Goldschmidt, Mannheim

Textual notice or advertisement for Marx & Goldschmidt.

Aktien.

Table listing various stocks and their prices, including bank and industrial shares.

Aktien deutscher u. ausländ. Transportanstalten

Table listing transport companies and their stock prices.

Werkwerksaktien.

Table listing factory stocks and their prices.

Pfandbriefe, Prioritäts-Obligationen.

Table listing mortgage and priority bond prices.

Privatdiskont

Table listing private discount rates.

W. Berlin, 4. November. (Telegr.) Marktkurs

Table of market prices from Berlin, including various securities.

Atlas-Lohnkonvention, Besselsch, Ludwigshafen

Textual notice regarding labor conventions and company matters.

Frankfurter Effekten-Börse.

Table of stock prices from Frankfurt, including various bank and industrial securities.

Ausländische Effekten-Börsen.

Table of foreign stock market prices, including London and other international markets.

Produkten-Börsen.

Table of commodity prices, including various agricultural and industrial products.

Verdingung von Altmaterial.

Textual notice regarding the disposal of old materials.

Staatspapiere. A. Deutsche.

Table listing German government securities and their prices.

Londoner Effektenbörse.

Table of stock prices from London, including various bank and industrial shares.

Berliner Produktenbörse.

Table of commodity prices from Berlin, including various agricultural products.

Verdingung von Altmaterial. Die Königl. Eisenbahndirektion in Frankfurt a. M.

Textual notice regarding the disposal of old materials by the railway authority.

Bank- und Versicherungs-Aktien.

Table listing bank and insurance company stocks and their prices.

Pariser Effekten-Börse.

Table of stock prices from Paris, including various bank and industrial securities.

Liverpooler Produktenbörse.

Table of commodity prices from Liverpool, including various agricultural products.

Baumwollspinnerei und Weberei Lampertsmühle bei Kaiserslautern vorm. G. F. Groh-Henrich.

Textual notice regarding a textile mill and its operations.

Zwangsvollstreckung.

Textual notice regarding compulsory liquidation.

Geldverkehr.

Textual notice regarding money exchange.

Zeitungspreise.

Textual notice regarding newspaper prices.

Zu vermieten.

Textual notice regarding rental properties.

300 Mark.

Textual notice regarding a 300 Mark transaction.

Eisenhandlung.

Textual notice regarding an iron shop.

Möbl. Zimmer.

Textual notice regarding a furnished room.

Wollen-Börsen.

Textual notice regarding wool market prices.

Verkauf.

Textual notice regarding a sale.

Rinderweg.

Textual notice regarding a cow path.

C 3, 11.

Textual notice regarding a specific item or code.

Rheinammitz. 31.

Textual notice regarding a specific location or item.

